

# НУЛЬОВА СМЕРТНІСТЬ, НУЛЬОВЕ ТРАВМУВАННЯ

**Ерік Говард**, голова Спільної робочої групи Центру транспортних досліджень OECD/ITF

**НУЛЕВАЯ СМЕРТНОСТЬ, НУЛЕВОЕ ТРАВМИРОВАНИЕ**  
Эрик Ховард, председатель Объединенной рабочей группы  
Центра транспортных исследований ОЭСР/МТФ

**ZERO DEATHS, ZERO INJURIES**  
Mr Eric Howard, Chair,  
OECD/ITF Joint Transport Research Centre Working Group

О публікований Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВОЗ) «Глобальний звіт щодо стану безпеки дорожнього руху» висвітлює наслідки недостатнього рівня безпеки на світових дорожніх мережах. Оцінюючи безпеку дорожнього руху в 178 країнах, у звіті зроблено висновок, що приблизно 1,3 мільйони людей гинуть щорічно, а від 20 до 50 мільйонів отримують травми. Світові збитки, пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами (ДТП), оцінюються у 518 мільярдів доларів, або від одного до трьох відсотків валового національного продукту (ВВП). Це перевищує допомогу на розвиток, отриману в глобальному масштабі країнами з низьким і середнім рівнем доходів. Його висновки свідчать:

- травми, пов'язані з ДТП, залишаються важливою міжнародною проблемою громадської охорони здоров'я, особливо в країнах з низьким та середнім рівнем доходів;
- необхідна значно більша кількість запобіжних заходів, щоб зробити поїздку дорогою безпечнішою.

Звіт Організації економічного співробітництва і розвитку / Міжнародного транспортного форуму (OECD/ITF) «До повної безаварійності: системний підхід до досягнення поставлених цілей з безпеки дорожнього руху» (*Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*) нада-

вав трирічне вивчення за участю представників 22 країн, Світового банку, WHO і Фонду FIA (Federation International de l'Automobile, Міжнародна автомобільна федерація), розпочате на «Семінарі високого рівня з безпеки дорожнього руху», який був організований у вересні 2008 року Об'єднаним центром транспортних досліджень разом з OECD/ITF у Парижі (Франція).

Звіт OECD/ITF розглядає останні тенденції у сфері безпеки дорожнього руху в країнах OECD/ITF і порівнює тенденції смертності у всіх регіонах світу. У ньому розглядається прогрес, досягнутий країнами відносно опублікованих ITF цілей безпеки дорожнього руху до 2012 року, і робить висновок: «той факт, що деякі країни знаходяться на шляху до цілей, показує: цілеспрямоване скорочення травматизму може бути досягнуто за адекватної політичної волі, організаційного і достатнього розподілення ресурсів». Потім він викладає найкращу міжнародну практику з безпеки дорожнього руху, яка може застосовуватися до встановлення і досягнення амбіційних цілей.

Основні рекомендації звіту охоплюють:

- прийняття досить амбіційного бачення безпеки дорожнього руху;
- встановлення проміжних цілей для руху в напрямку системного бачення;

- розроблення підходу «безпечної системи», який вважається необхідним для досягнення довготермінових цілей і усвідомлення;

- розроблення ефективних випробувань на ранньому етапі;

- проведення збору даних і аналізу поточної діяльності з метою розуміння ризиків та аварій з одночасним удосконаленням;

- укріплення системи управління (СУ) безпекою дорожнього руху;

- прискорення передавання знань;

- інвестиції у безпеку дорожнього руху;

- виховання на найвищому урядовому рівні.

У звіті OECD/ITF визнано існування значних бар'єрів, які необхідно усунути більшості країн (наприклад, досягнення законодавчих ініціатив і жорсткіші дії поліції) для прийняття співтовариством і урядами необхідних змін у поведінці. Це немалі проблеми.

Висновок звіту, що для довготривалої перспективи необхідне чітке бачення та укріплення інституційних механізмів управління і що всі країни мають прийняти системний підхід до безпеки.

Бачення, яке буде прийняте, стане основою для остаточного усунення смертності та серйозних травм на дорозі.

### СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО БЕЗПЕКИ

Системний підхід до безпеки складає одну із основних змін в усвідомленні безпеки дорожнього руху, яка необхідна для руху до остаточного усунення смертей і серйозних травм. Він по новому встановлює шляхи, якими розглядається й управляється безпека дорожнього руху.

Його мета полягає в підтримці розроблення транспортної системи, яка здатна краще пристосовуватись до неминучих людських помилок. Цього можна досягти через краще управління можливістю виникнення аварій, щоб уникнути смерті або серйозної травми внаслідок ДТП.

Хоча для досягнення пильності й дотримання правил учасниками дорожнього руху потрібні значні зусилля, основні стратегії стосуються покращання дорожньої мережі. Ці оновлення краще здійснювати в поєднанні з обмеження швидкості, яке повинне встановлюватися відповідно до рівня захисту, що пропонується дорожньою інфраструктурою і сучасними характеристиками засобів безпеки транспортних засобів. Особливу увагу необхідно приділити взаємодії між елементами системи — дорога, транспортний засіб і швидкість, що мають важливе значення для створення безпечної дорожньо-транспортної системи.

Системний підхід — відповідальність за безпечну експлуатацію мережі розподіляється між багатьма особами та організаціями. Він охоплює агентства і компанії, зайняті оснащенням доріг, встановлен-

ням обмеження швидкості, прийняттям законів, постачанням транспортних засобів, прийняттям рішень щодо планування землекористування і які впливають на дорожньо-транспортні потоки та придорожню інфраструктуру, використання мережі, підписання контрактів на транспортні послуги, забезпечення дотримання правил, використання водіїв, діяльність системи охорони здоров'я у надзвичайних умовах тощо.

У звіті OECD/ITF міститься заклик до дорожніх органів влади стосовно встановлення глибшого розуміння взаємозв'язків між кількістю аварій та рівнями надаваного захисту у відповідь на аварії із смертельними і серйозними травмами (у тому числі обмеження швидкості) на визначених відрізках дороги. Це вимагає глибокого розуміння основних факторів, які впливають на виникнення аварій і результатів їхньої тяжкості.

Системний підхід до безпеки намагається забезпечити можливість для підвищення узгодженості політики у сфері дорожньої безпеки з іншими соціальними цілями. Наприклад, має значення існування синергії з охороною навколишнього середовища і політикою збереження енергії, професійним здоров'ям і безпекою, спрямованими на безпеку, пов'язану з водінням, а також з більш широкою транспортною політикою і політикою подорожування, спрямованих на підвищення ефективності витрат на поїздки.

Важливе значення мають підходи за участі всіх розробників, які мотивують їх на підтримку системи підвищення безпеки, а також надання інструментів для допомоги у вирішенні цього завдання.

### ІНСТИТУЦІЙНЕ УПРАВЛІННЯ

Інституційні функції управління — це основна компетенція у межах урядових установ з безпеки дорожнього руху, оскільки вони впливають на здатність проведення змін у роботі мережі за допомогою урядових і неурядових організацій. Вони підтримують безпеку в рамках юрисдикції та пропонують пояснення більшої частини помітних відмінностей у дотриманні безпеки дорожнього руху в рамках інших подібних юрисдикцій.

Подолання бар'єрів у суспільстві й уряді вимагає наявності компетентних урядових службовців, які розробляють законодавство та системи міжвідомчої координації, проводять чітку роль агентств, надають фінансову підтримку, передають знання, виконують наукові дослідження і розроблення. Практики також вимагають доступності підходящих інструментів для проведення розроблень, впровадження і моніторингу необхідних заходів.

Крім того, існують численні та різноманітні потреби організацій за межами урядового сектора, які стикаються з тими ж проблемами управління, і їх необхідно заохочувати до жвавішої роботи.

Системний підхід приводить до укріплення удосконалень безпеки дорожнього руху, досягнутих за останні десятиліття, та до подальших досягнень. При цьому він однозначно визнає підхід, орієнтований на конкретні результати, обов'язковий перегляд характеру заходів і опирається на систематичну переорієнтацію організаційних механізмів для їх виконання.

### МІЖНАРОДНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Швеція була піонером дорожньої безпеки і в 1997 році розробила системний підхід до безпеки, відомий як стратегія «нульової цілі» (Vision Zero), який базується на чотирьох елементах: етиці, відповідальності, філософії безпеки і створенні механізмів для змін.

Vision Zero визнає необхідність створення програм боротьби з невідповідною поведінкою користувачів. Аналогічно, інноваційний підхід Нідерландів до «сталої безпеки» описує дорожнього користувача як найслабкішу ланку транспортного ланцюга, непередбачуваного, на безпечну поведінку якого не можна покладатися, незалежно від освіти й інформаційних зусиль.

Обидва підходи стверджують, що, доки вірогідна невідповідна поведінка, розробники системи повинні прагнути захистити всіх учасників дорожнього руху від її впливу.

Системний підхід до безпеки складає одну з вимог суспільства до удосконалення і убезпечення. Він може бути підсумком «сильної культури безпеки», де кількість травматичних подій постійно знижується.

Вплив бачення шведської та голландської політики з дорожньої безпеки на інші країни був дуже значний. Хоча ескалація високого рівня амбіцій (нульова кількість смертей і серйозних травм) вводить радикальні зміни до дорожнього сектору, ці показники можуть розглядатися як такі, що відповідають прийнятним очікуванням безпеки і для інших видів транспорту (наприклад авіації та залізничного сектору). Те, що спочатку розглядалось як радикальне і недосяжне, стає орієнтиром прийнятних результатів безпеки дорожнього руху.

Система безпеки була прийнята іншими країнами, в тому числі Норвегією, США, територіями Австралії. Вона, вірогідно, буде основою для наступної стратегії безпеки дорожнього руху Канади, яка, як планується, набере чинності у 2011 році.

Для офіційного затвердження вона розглядається іншими країнами і активно просувається членами Робочої групи OECD/ITF JTRC у своїй професійній роботі — використовувалася для останніх оглядів потенціалу безпеки дорожнього руху Фондом глобальної безпеки дорожнього руху під егідою Світового банку, включаючи Аргентину, Вірменію, Бангладеш, Боснію і Герцеговіну, Індонезію, Чорногорію, Сербію та Україну. WHO, Фонд FIA, організація Міжнародної програми оцінки доріг (iRAP) і Глобальне партнер-

ство з безпеки дорожнього руху також активно сприяють системі безпеки.

### ВНЕСОК ISO В БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Обґрунтування для розроблення майбутнього стандарту ISO 39001 на СУ безпекою дорожнього руху полягає у забезпеченні організацій, діючих у сфері безпеки дорожнього руху, засобами активації та заохочення за допомогою стандартів. Стандарт буде розроблений на рівні принципів і систем та надаватиме можливість інтеграції безпеки в комерційне і некомерційне прийняття рішень.

Для урядів стандарт ISO 39001 дасть додаткову можливість залучити більшу кількість партнерів з питань безпеки. Громадським і приватним організаціям стандарт забезпечить важливу можливість просувати системи безпеки як відправну точку для розрізнення і майстерності. Його вимоги будуть загальними і призначатимуться для застосування всіма організаціями незалежно від виду, розміру, продукції та послуг. Ним визначено найактуальніші категорії підприємств і організацій, які впливають на:

- проектування, будівництво і технічне підтримання доріг та вулиць;
- проектування і виробництво легкових автомобілів, вантажівок та інших транспортних засобів, охоплюючи запасні частини і устаткування;
- компанії з транспортування вантажів і людей;
- компанії, які генерують значні потоки товарів і людей;
- усі організації, персонал яких працює у дорожній транспортній системі.

Потенційними першими послідовниками було визначено транспортні, перевізні компанії, компанії з оренди автомобілів та місцеві органи самоуправління, які організують перевезення вантажів і людей. Ступінь застосування залежить від таких факторів, як політика з безпеки дорожнього руху організації, характеру її діяльності, продукції та послуг, її місцезнаходження і умов, у яких вона функціонує. Документація на СУ пристосовуватиметься до потреб організації.

Значні зусилля із розроблення стандарту докладаються для максимального погодження його з принципами звіту OECD/ITF, зокрема, з роллю Світового Банку в СУ дорожньою безпекою країни, визнаної у звіті основою у досягненні покращання результатів.

Стандарти ISO протягом десятиліть робили внесок в удосконалення безпеки дорожнього руху. Майбутній стандарт ISO 3900 суттєво збільшить його внесок, забезпечуючи високий рівень настанов для всіх організацій, які бажають відігравати важливу роль у безпосередньому внеску до усунення смертності та серйозних травм на автошляхах по всьому світові. ■

(За матеріалами «Інформаційного бюлетеня з міжнародної стандартизації», 2010, № 1)